

15. Mai. 2002 9:58

WBETAL +49 89 54301 700

Nr. 3315 S. 4/4

- 3 -

English translation of the abstract of DE 42 14 067 C2

Method for monitoring the transportation of goods to predetermined removal stations by means of transport vehicles within a spatially extended region, for example a state, with automatic determination of the distance travelled in each case and detection of this distance in an on-board computer. In a monitoring station, an individual route, containing removal stations, is stored as tour schedule with regard to the relevant route segments, travelling and standstill times for each transport vehicle in a central computer, which schedule is transmitted to the respective on-board computer, stored in it as nominal tour and compared with the actual values forming the actual tour, which are determined as actual route segments and actual times by means of the travel of the transport vehicle and a clock, a difference value being determined from the continuous comparison of the nominal values of the nominal tour with the actual values, which difference value, when a particular limit value is exceeded, conveys to the central computer via a radio data link between the transport vehicle and central station a limit value signal which contains the location established in the transport vehicle and the relevant time, whereupon the central computer, using the relevant tour schedule as a basis, modifies the latter into a replacement tour schedule and transmits it via the radio data link to the on-board computer, which replacement tour schedule is monitored with respect to nominal and actual values in the same manner as the original tour schedule.

THIS PAGE BLANK (USPTO)



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Patentschrift
10 DE 42 14 067 C 2

51 Int. Cl. 6:
G 08 G 1/127

21 Aktenzeichen: P 42 14 067.6-32
22 Anm. ldetag: 29. 4. 92
43 Offenlegungstag: 4. 11. 93
45 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 31. 8. 95

DE 42 14 067 C 2

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:
Wanko, Heinrich, 83404 Ainring, DE

74 Vertreter:
Bardehle, H., Dipl.-Ing.; Dost, W., Dipl.-Chem.
Dr.rer.nat.; Altenburg, U., Dipl.-Phys., Pat.-Anwälte;
Geißler, B., Dipl.-Phys.Dr.jur., Pat.- u. Rechtsanwälte;
Rost, J., Dipl.-Ing., 81679 München; Bonnekamp, H.,
Dipl.-Ing.Dipl.-Wirtsch.-Ing.Dr.-Ing., Pat.-Anwälte,
40476 Düsseldorf; Pagenberg, J., Dr.jur.; Frohwitter,
B., Dipl.-Ing., Rechtsanwälte, 81679 München

72 Erfinder:
gleich Patentinhaber

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 40 32 198 A1
DE 39 32 029 A1
EP 02 88 068 A1
DE-Funkschau 21/1989, S. 56-60;

54 Verfahren zur Überwachung des Transports von Gütern zu vorbestimmten Abnahmestellen

sehr Fahrzeug, nicht
Güter spezifisch
Strecke einfach km + Zeit

DE 42 14 067 C 2

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Überwachung des Transports von Gütern zu vorbestimmten Abnahmestellen mittels Transportfahrzeugen innerhalb eines räumlich ausgedehnten Gebietes, z. B. eines Staats, unter automatischer Feststellung der jeweils zurückgelegten Wegstrecke und Erfassung dieser Wegstrecke in einem Bordrechner.

Ein derartiges Verfahren wird bereits in der Praxis angewendet, und zwar insbesondere von Spediteuren, die z. B. Transportfahrzeuge über längere Strecken mehrere Tage neue Möbel zu Warenhäusern antransportieren lassen. Meist ist es in derartigen Fällen erforderlich, die Abnahmestellen, also z. B. die Warenhäuser; am Tage innerhalb bestimmter Stunden anzufahren, in denen das für die Entladung zuständige Personal zur Verfügung steht. Wegen der Kosten derartiger Transporte ist es erforderlich, die jeweiligen Fahrwege so zusammen zu stellen, daß das betreffende Transportfahrzeug optimal ausgenutzt wird, d. h. es sind unnötige Standzeiten soweit wie möglich zu vermeiden, wobei auch die jeweiligen Streckenverhältnisse zu berücksichtigen sind. Die Fahrer der Transportfahrzeuge dieser Spediteure erhalten normalerweise einen Tourenfahrplan, in dem dem Fahrer die Wegstrecke und die jeweiligen Zeitpunkte des An- und Abfahrens bei den einzelnen Abnahmestellen festgehalten sind. Der Fahrer hat sich nach diesem Fahrplan zu richten. Die Einhaltung des Tourenfahrplans wird jedoch häufig durch örtliche Gegebenheiten und unvorhersehbare Ereignisse, z. B. Straßenprobleme oder Wartezeiten wegen anderer Fahrzeuge an Abnahmestellen, gestört, was dann das richtige Abarbeiten des verbleibenden Restes des Tourenfahrplans unter Umständen unmöglich macht. Der Fahrer eines derart behinderten Transportfahrzeuges hat zwar normalerweise den Auftrag, Behinderungen an eine Zentrale zu melden, um gegebenenfalls von dort einen abgeänderten Tourenfahrplan zu erhalten. Eine derartige Rückfrage ist jedoch häufig für den unter Arbeits- und Zeitdruck stehenden Fahrer schwierig oder unmöglich. Außerdem ist nicht immer gewährleistet, daß in der Zentrale sofort ein abgeänderter Tourenfahrplan unter Berücksichtigung der neuen Gegebenheiten ausgearbeitet werden kann. Die Folge davon ist, daß ein derart aufgehaltenes Transportfahrzeug vorgesehene nachfolgende Abnahmestellen nicht rechtzeitig anfahren kann. Daraus resultieren Verzögerungen im weiteren Transport der Güter zu den Abnahmestellen, so daß unter Umständen vorgesehene folgende Touren nicht mehr durchgeführt werden können.

Aus der DE-OS 39 32 029 ist eine Anlage zur Positionserkennung von Fahrzeugen innerhalb eines Überwachungsgebietes bekannt, bei der von einer Zentrale ständig, und zwar im Takt von 2 Sekunden, durch Abruf Positionssignale von den einzelnen zu überwachenden Fahrzeugen abgegeben und von der Zentrale empfangen werden. Dazu enthält jedes Fahrzeug die notwendigen Funkübertragungsorgane, insbesondere eine Sprechfunkanlage, und speichert ihm ständig zugeführte Positionssignale, die jedes Fahrzeug von einem in der Nähe befindlichen Positionssender erhält. Im Überwachungsgebiet sind hierzu die Positionssender verteilt, die jeweils eine etwa kreisförmige Fläche von 200 bis 500 m Durchmesser abdecken. Damit ergibt sich notwendigerweise für ein größeres Überwachungsgebiet eine große Zahl von Positionssendern. In diesem dichten Netz findet dann individuell zwischen jedem Positions-

sender und jedem Fahrzeug und darüberhinaus zwischen jedem Fahrzeug und der Zentrale eine ständige Nachrichtenübertragung statt, und zwar wegen der Abfrage von der Zentrale bei den Fahrzeugen sogar in beiden Richtungen. Wegen der großen Zahl der zur Verfügung zu stellenden Funkfrequenzen ist diesbezüglich ein entsprechend großer Aufwand erforderlich. In der Zentrale ist in einem Zentralrechner die Karte des betreffenden Gebietes gespeichert, die auf einem Bildschirm als "Bildschirm-Stadtplan" dargestellt wird. Die von dem Fahrzeug durchlaufene Route kann dabei auf dem Bildschirm in der Zentrale in Form einer "Informationszeile" dargestellt werden. Die den Bildschirm betrachtende Bedienungsperson arbeitet dabei ähnlich wie ein Fluglotse. Sie muß den Standort des jeweiligen Fahrzeuges auf dem Bildschirm unter Zugrundlegung der betreffenden Gebietskarte verfolgen und dann mittels der gegebenenfalls eingeblendeten Route entscheiden, ob das betreffende Fahrzeug sich noch innerhalb der vorgesehenen Route hinsichtlich Ort und Zeit befindet.

Es ist weiterhin aus der DE-OS 40 32 198 ein Transportüberwachungssystem bekannt, dem das Prinzip des Mobilfunks mit einzelnen Zellen zugrunde liegt, in denen jeweils eine zentrale Sende-/Empfangsstation vorgesehen ist, so daß wie beim Telefon-Mobilfunk ein verschiedene Beobachtungsbereiche durchfahrender Teilnehmer gewissermaßen von Sende-/Empfangsstation zu Sende-/Empfangsstation weitergegeben wird. Das System arbeitet mit Positionsdaten, die in jedem Fahrzeug ständig verfügbar sind. Es handelt sich dabei um ein bekanntes Satelliten-Standort-Meldesystem (Global Position System), das die Positionsdaten jedes Fahrzeuges liefern kann und die von einer Kontrollzentrale pro Kontrollbereich zyklisch angefordert werden.

Schließlich sei noch auf die EP 0 288 068 A1 verwiesen, in der ein Verkehrsleitsystem beschrieben ist, dem das Prinzip zugrunde liegt, über ein engmaschiges Verkehrsgebiet, in dem am Straßenrand eine Vielzahl von Leitbaken installiert sind, die einzelnen Fahrzeuge hinsichtlich ihres Standortes über die Leitbaken zu erfassen und durch Rücksendung von Positionsdaten über die Leitbaken zu einer Zentrale auszuwerten. Dieses Verkehrsleitsystem erfordert also eine dichte Infrastruktur zum Beispiel innerhalb eines Stadtgebietes aufgrund der über das Stadtgebiet verteilten Leitbaken, die in Funkkontakt mit den vorbeifahrenden Fahrzeugen stehen und außerdem jeweils individuell mit der Zentrale verbunden sind, in der der über die Leitbaken ermittelte Standort der Fahrzeuge ausgewertet wird. Dieses System kann zu einer vernünftigen Verkehrsleitung nur dann führen, wenn auch eine große Anzahl von Fahrzeugen mit den entsprechenden Empfangs- und Sende-einrichtungen für die Beeinflussung der Leitbaken ausgerüstet ist. Für ein an diesem Verkehrsleitsystem teilnehmendes Fahrzeug wird in der Zentrale aufgrund der dort vorliegenden jeweiligen Verkehrssituation eine optimale Fahrtroute zu einem in der Zentrale vorliegenden Ziel ermittelt, die aufgrund der jeweiligen Verkehrssituation, die sich natürlich ständig ändern kann, praktisch kontinuierlich modifiziert wird, wozu dem Fahrer des Fahrzeuges mittels einer Anzeigeeinrichtung, zum Beispiel einem Richtungsanzeiger (Pfeil), die jeweils einzuschlagende Fahrtrichtung angezeigt wird.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, daß ein- gangs beschriebene, in der Praxis angewendete System zu verbessern und im Falle von sich ergebenden Verzögerungen beim Abfahren einer Tour dem Fahrer des

3 betreffenden Transportfahrzeuges schnellstens einen Ersatz-Tourenfahrplan zu übermitteln und vorzuschreiben.

Demgemäß besteht die Erfindung in einem Verfahren zur Überwachung des Transports von Gütern zu vorbestimmten Abnahmestellen mittels Transportfahrzeugen innerhalb eines räumlich ausgedehnten Gebietes, z. B. eines Staats, unter automatischer Feststellung der jeweils zurückgelegten Wegstrecke und Erfassung dieser Wegstrecke in einem Bordrechner; wobei in einer Überwachungsstelle in einem Zentralrechner pro Transportfahrzeug ein individueller; Abnahmestellen enthaltender Fahrweg hinsichtlich der betreffenden Teil-Strecken, Fahr- und Standzeiten als Tourenfahrplan gespeichert wird, der dem jeweiligen Bordrechner übermittelt wird, in diesem als Soll-Tour gespeichert und mit den die Ist-Tour bildenden Ist-Werten verglichen wird, die als Ist-Teil-Strecken und Ist-Zeitpunkte durch die Fahrt des Transportfahrzeugs und eine Uhr ermittelt werden, wobei aus dem ständigen Vergleich der Soll-Werte der Soll-Tour mit den Ist-Werten ein Differenzwert ermittelt wird, der bei Überschreiten eines bestimmten Grenzwertes dem Zentralrechner über eine Datenfunkverbindung zwischen dem Transportfahrzeug und der Zentralstelle ein Grenzwertsignal übermittelt, das den im Transportfahrzeug festgestellten Standort und den betreffenden Zeitpunkt enthält, woraufhin der Zentralrechner unter Zugrundelegung des betreffenden Tourenfahrplans diesen in einen Ersatz-Tourenfahrplan ändert und diesen über die Datenfunkverbindung dem Bordrechner übermittelt, welcher Ersatz-Tourenfahrplan in der gleichen Weise hinsichtlich Soll- und Ist-Werte überwacht wird wie der ursprüngliche Tourenfahrplan.

Aufgrund dieser Verfahrensschritte wird die jeweilige Lage eines Transportfahrzeuges im Tourenfahrplan im Fahrzeug ständig überwacht und im Falle eines den bestimmten Grenzwert überschreitenden Abweichens der Lage des Transportfahrzeuges mittels des Grenzwertsignals wie bei einem Alarm der Zentralrechner verständigt, der dann ohne ein erforderliches Tätigwerden des Fahrers dessen Bordrechner den vom Zentralrechner ermittelten Ersatz-Tourenfahrplan übermittelt, so daß die eingetretene Verzögerung im Ablauf des Tourenfahrplans soweit wie möglich ausgeglichen wird. Im Zentralrechner ist die Lage der in Frage stehenden Abnahmestellen gespeichert, aus der er dann den günstigsten Ersatz-Tourenfahrplan errechnen kann. Auf diese Weise werden sowohl der Fahrer des betreffenden Transportfahrzeuges als auch das Personal in der Überwachungsstelle von unter Umständen komplizierten Überlegungen entlastet und trotz eingetretener Verzögerung das betreffende Transportfahrzeug optimal ausgenutzt.

Wesentlich bei diesem Verfahren ist auch, daß die als bekannte Nachrichtenübermittlung verwendete Datenfunkverbindung nur dann in Anspruch genommen wird, wenn das Überschreiten eines bestimmten Grenzwertes im Bordrechner festgestellt wird. Einerseits werden hierdurch Kosten für die Datenfunkverbindung eingespart, andererseits diese zeitlich immer nur kurz ausgenutzt, so daß sie für viele abgewinkelte Tourenfahrpläne zur Verfügung stehen kann. Ein an sich bekanntes Verfahren mit ständiger Überwachung des Standorts der Transportfahrzeuge durch ein bekanntes Satelliten-Standort-Meldesystem ist in bezug auf die Belegung der Datenfunkverbindung wesentlich aufwendiger; da ständig bzw. periodisch in relativ kurzer Zeitabständen die

Standorte aller Transportfahrzeuge über Datenfunkverbindungen an die Überwachungsstelle gemeldet werden müssen, wo dann eine Vielzahl von Tourenfahrplänen daraufhin gleichzeitig überwacht werden muß, ob in einem Tourenfahrplan eine unzulässige Abweichung festgestellt wird oder nicht.

Um bei Feststellung einer zu großen Abweichung vom Touren-Fahrplan sicherzustellen, daß für die Erstellung des Ersatz-Tourenfahrplans auch die exakte Lage des betreffenden Transportfahrzeuges berücksichtigt wird, geht man zweckmäßig so vor; daß beim Überschreiten des Grenzwertes eine Satelliten-Standort-Meldung im Bordrechner registriert und dem Grenzwertsignal diese Standort-Meldung hinzugefügt wird, die in die Erstellung des Ersatz-Tourenfahrplans einbezogen wird. Diese Standort-Meldung ist also nur beim Überschreiten des Grenzwertes erforderlich. Die vom Transportfahrzeug aus initiierte Satelliten-Standort-Meldung, also die vom Transportfahrzeug ausgelöste Anfrage beim Satelliten hinsichtlich des Standorts des Transportfahrzeuges, ist bei der heute verfügbaren Satellitentechnik mit keinerlei Kosten verbunden, da die bereits existierenden Satelliten den Standort einer anfragenden Stelle kostenlos bestimmen und übermitteln. Im Falle der ständigen Überwachung des Standortes der Transportfahrzeuge in einer Überwachungsstelle über einen Satelliten muß auf Anfrage von der Überwachungsstelle her der Satellit das jeweils gesuchte Transportfahrzeug erst ermitteln, um daraufhin dessen Standort der Überwachungsstelle mitzuteilen, was kostenpflichtig ist.

Das Verfahren läßt sich dahingehend ausgestalten, daß es eine ständige Optimierung der im Zentralrechner gespeicherten Tourenfahrpläne und Straßennetze hinsichtlich Streckenlänge und Fahrzeit gestattet. Dies geschieht dadurch, daß laufend Satelliten-Standort-Meldungen mit den zugehörigen Zeitpunkten im Bordrechner registriert und dem Zentralrechner zugeführt werden, der diese Daten mit den Daten der betreffenden Soll-Tour oder deren Teilstrecken vergleicht und aufgrund mehrerer Meldungen für die gleichen Ist-Touren bzw. Ist-Teil-Strecken die Soll-Strecken (Entfernungen und Zeiten) den Ist-Strecken anpaßt. Die hierbei erforderlichen Satelliten-Standort-Meldungen werden vom jeweiligen Transportfahrzeug ausgelöst, das wie oben bereits dargelegt, die Standortmeldungen kostenlos erhält und diese dann im Bordrechner registrieren kann. Von dort werden die betreffenden Daten dem Zentralrechner zugeführt, entweder von Zeit zu Zeit über die Datenfunkverbindung oder nach Abwicklung des betreffenden Tourenfahrplans. Im Zentralrechner kann dann durch Vergleich einer Mehrzahl von abgewinkelten gleichen Tourenfahrplänen festgestellt werden, ob sich dabei häufig gewisse Abweichungen vom gespeicherten Tourenfahrplan ergeben. In diesem Falle läßt sich dann ohne weiteres der gespeicherte Tourenfahrplan an die wiederholt auftretenden, praxisbedingten Abweichungen anpassen, womit ein entsprechend optimierter Tourenfahrplan erstellt wird.

Anhand der Figuren sei ein Ausführungsbeispiel der Erfindung erläutert.

Es zeigen

Fig. 1 in schematischer Darstellung innerhalb eines räumlichen Gebietes mehrere Streckenpläne von Touren,

Fig. 2 in schematischer Darstellung die Nachrichtenverbindungen zwischen einem Transportfahrzeug und der Überwachungsstelle sowie einem Satelliten.

Fig. 1 zeigt ein durch die gestrichelte Linie eingegrenztes größeres Gebiet 1, bei dem es sich zum Beispiel um einen Teil eines Staats handeln kann. In diesem Gebiet sind 3 Touren, 2, 3 und 4 eingezeichnet, die über Teilstrecken zwischen Abnahmestellen 5 verlaufen. Die Abnahmestellen 5 liegen zum Beispiel innerhalb von Ortschaften und können die obenerwähnten Warenhäuser darstellen. In der Tour 3 zwischen den Abnahmestellen 6 und 7 ist das Transportfahrzeug 8 dargestellt, daß sich auf der dazwischen liegende Teilstrecke in Richtung auf die Abnahmestelle 7 zu bewegt. Das Transportfahrzeug 8 ist mit dem Bordrechner 9 versehen, an den die für eine Datenfunkverbindung dienende Antenne 10 angeschlossen ist. Der Bordrechner 9 enthält weiterhin eine Uhr.

In der Fig. 1 ist weiterhin die Überwachungsstelle 11 dargestellt, in der sich der Zentralrechner 12 befindet, an den die Antenne 13 angeschlossen ist. In dem Zentralrechner 12 sind die Tourenfahrpläne für die vom Zentralrechner 12 überwachten Transportfahrzeuge gespeichert. Die Überwachungsstelle kann sich innerhalb des Gebietes 1 oder außerhalb dieses Gebietes befinden. Über die Antennen 10 und 13 wird die oben erwähnte Datenfunkverbindung hergestellt. In Fig. 1 ist in vereinfachter Weise die Datenfunkverbindung als direkte Verbindung zwischen den Antennen 10 und 13 durch die gestrichelte Linie 18 gezeichnet. Normalerweise ist jedoch zwischen der Überwachungsstelle 11 und die einzelnen Transportfahrzeuge 8 eine oder mehrere Relaisfunkstellen eingeschaltet, was normalerweise wegen der üblicherweise erheblichen räumlichen Ausdehnung des Gebietes 1 erforderlich ist. In den Bordrechner 9 ist vor Beginn der Tour des Transportfahrzeugs 8 der betr. Tourenfahrplan überspielt worden.

Fig. 1 zeigt im Bereich der Teilstrecke zwischen den Annahmestellen 6 und 7 das gestrichelt gezeichnete Transportfahrzeug 8', durch dessen Lage in dem betreffenden Zeitpunkt die Soll-Stelle des Transportfahrzeuges gezeigt werden soll. Danach liegt also das Transportfahrzeug 8 tatsächlich gegenüber der Soll-Stelle um die Strecke Δs und den Zeitraum Δt zurück. Es sei angenommen, daß es sich dabei um einen derartigen Differenzwert zwischen dem Soll-Wert und dem Ist-Wert innerhalb des betreffenden Tourenfahrplans handelt, daß der im Bordrechner 10 festgehaltene Grenzwert überschritten wird, so daß über die zwischen den Antennen 10 und 13 dann erstellte Datenfunkverbindung das Grenzwertsignal übermittelt wird, das den im Transportfahrzeug 8 festgestellten Standort und den betreffenden Zeitpunkt enthält. Die Ermittlung des Standorts erfolgt dabei in einfacher Weise dadurch, daß unter der Voraussetzung, daß das Transportfahrzeug 8 seinen im Tourenfahrplan vorgeschriebenen Weg nicht verlassen hat, beispielsweise mittels eines Kilometerzählers (Tachograph) eine entsprechende Wegstrecke festgestellt wird, die dann den Standort des Transportfahrzeuges 8 innerhalb der Genauigkeit des Kilometerzählers definiert, was normalerweise für die Standortbestimmung ausreichend ist.

Es erfolgt dann in der oben geschriebenen Weise eine Ermittlung eines Ersatz-Tourenfahrplans im Zentralrechner 12, der aufgrund der in ihm gespeicherten Tourenfahrpläne und der innerhalb des Gebietes 1 zur Verfügung stehenden Fahrstrecken und Abnahmestellen 5 ermitteln kann, welche innerhalb des betreffenden Tourenfahrplans noch erreichbaren Abnahmestellen angefahren werden können. Wenn dabei einzelne Abnahmestellen übergangen werden müssen, so hält der Zentral-

rechner 12 dies fest und bezieht diese übergangenen Abnahmestellen gegebenenfalls in neu zu erstellende Tourenfahrpläne ein. Gegebenenfalls wird das Transportfahrzeug 8 im Rahmen des Ersatz-Tourenfahrplans (Ersatz-Tour 17) zu einer Sammelstelle an einer der Abnahmestellen geführt, wo die von ihm transportierten Güter abgeladen und an ein anderes Transportfahrzeug innerhalb eines anderen Tourenfahrplanes übergeben werden.

Fig. 2 zeigt in schematischer Darstellung die erforderlichen Nachrichtenverbindungen. Gezeigt ist wieder das Transportfahrzeug 8 mit seinem Bordrechner 9 und angeschlossener Antenne 10 sowie den Tachographen 14, der von einem der Räder des Transportfahrzeuges 8 gesteuert und von dem ein Wegstreckensignal dem Bordrechner zugeführt wird, um daraus den Standort des Transportfahrzeuges 8 zu bestimmen. Weiterhin ist die Soll-Lage 8' des Transportfahrzeuges mit gestrichelten Linien angedeutet. Aus der Ist-Lage des Transportfahrzeuges 8 und der Soll-Lage 8' ist der Differenzwert Δs betreffend die Wegstrecke und Δt betreffend den Zeitpunkt dargestellt. Wenn es sich, wie angenommen wird, dabei um das Überschreiten des bestimmten Grenzwertes handelt, den der Bordrechner 9 gespeichert hat, dann gibt der Bordrechner 9 über seine Antenne 10 ein einsprechendes Grenzwertsignal ab, das über die stationäre Relaisstelle 15 und/oder den Satelliten 16 zu der Überwachungsstelle 11 mit dem Zentralrechner 12 gelangt.

Mittels des Satelliten 16 läßt sich auf Anfrage von dem Transportfahrzeug 8 her dessen Standort bestimmen. Das betreffende Standortsignal wird dem Grenzwertsignal hinzugefügt, so daß der Zentralrechner 12 aus dem Grenzwertsignal eine exakte Meldung hinsichtlich der Lage des Transportfahrzeuges 8 erhält und diese Lage in die Errechnung des Ersatz-Tourenfahrplans einbeziehen kann.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Überwachung des Transports von Gütern zu vorbestimmten Abnahmestellen (5, 6, 7) mittels Transportfahrzeugen (8) innerhalb eines räumlich ausgedehnten Gebietes (1), z. B. eines Staats, unter automatischer Feststellung der jeweils zurückgelegten Wegstrecke und Erfassung dieser Wegstrecke in einem Bordrechner (9), wobei in einer Überwachungsstelle (11) in einem Zentralrechner (12) pro Transportfahrzeug (8) ein individueller, Abnahmestellen (5) enthaltender Fahrweg hinsichtlich der betreffenden Teil-Strecken, Fahr- und Standzeiten als Tourenfahrplan gespeichert wird, der dem jeweiligen Bordrechner (9) übermittelt wird, in diesem als Soll-Tour gespeichert und mit den die Ist-Tour bildenden Ist-Werten verglichen wird, die als Ist-Teil-Strecken und Ist-Zeitpunkte durch die Fahrt des Transportfahrzeugs (8) und eine Uhr ermittelt werden, wobei aus dem ständigen Vergleich der Soll-Werte der Soll-Tour mit den Ist-Werten ein Differenzwert ermittelt wird, der bei überschreiten eines bestimmten Grenzwertes dem Zentralrechner (12) über eine Datenfunkverbindung (10, 15, 16, 13) zwischen dem Transportfahrzeug (8) und der Zentralstelle (11) ein Grenzwertsignal übermittelt, das den im Transportfahrzeug (8) festgestellten Standort und den betreffenden Zeitpunkt enthält, woraufhin der Zentralrechner (12) unter Zugrundelegung des betreffenden Touren-

fahrplans diesen in einen Ersatz-Tourenfahrplan (17) abändert und diesen über die Datenfunkverbindung (13, 15, 16, 10) dem Bordrechner (9) übermittelt, welcher Ersatz-Tourenfahrplan in der gleichen Weise hinsichtlich Soll- und Ist-Werte überwacht wird wie der ursprüngliche Tourenfahrplan. 5

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß bei Überschreiten des Grenzwertes eine Satelliten-Standort-Meldung im Bordrechner (9) registriert und dem Grenzwertsignal diese Standortmeldung hinzugefügt wird, die in die Erstellung des Ersatz-Tourenfahrplans einbezogen wird. 10

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß laufend Satelliten-Standort-Meldungen mit den zugehörigen Zeitpunkten im Bordrechner (9) registriert und dem Zentralrechner (12) zugeführt werden, der diese Daten mit den Daten der betreffenden Soll-Tour oder deren Teilstrecken vergleicht und aufgrund mehrerer Meldungen für die gleichen Ist-Touren bzw. Ist-Teil-Strecken die Soll-Strecken den Ist-Strecken anpaßt. 20

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

25

30

35

40

45

50

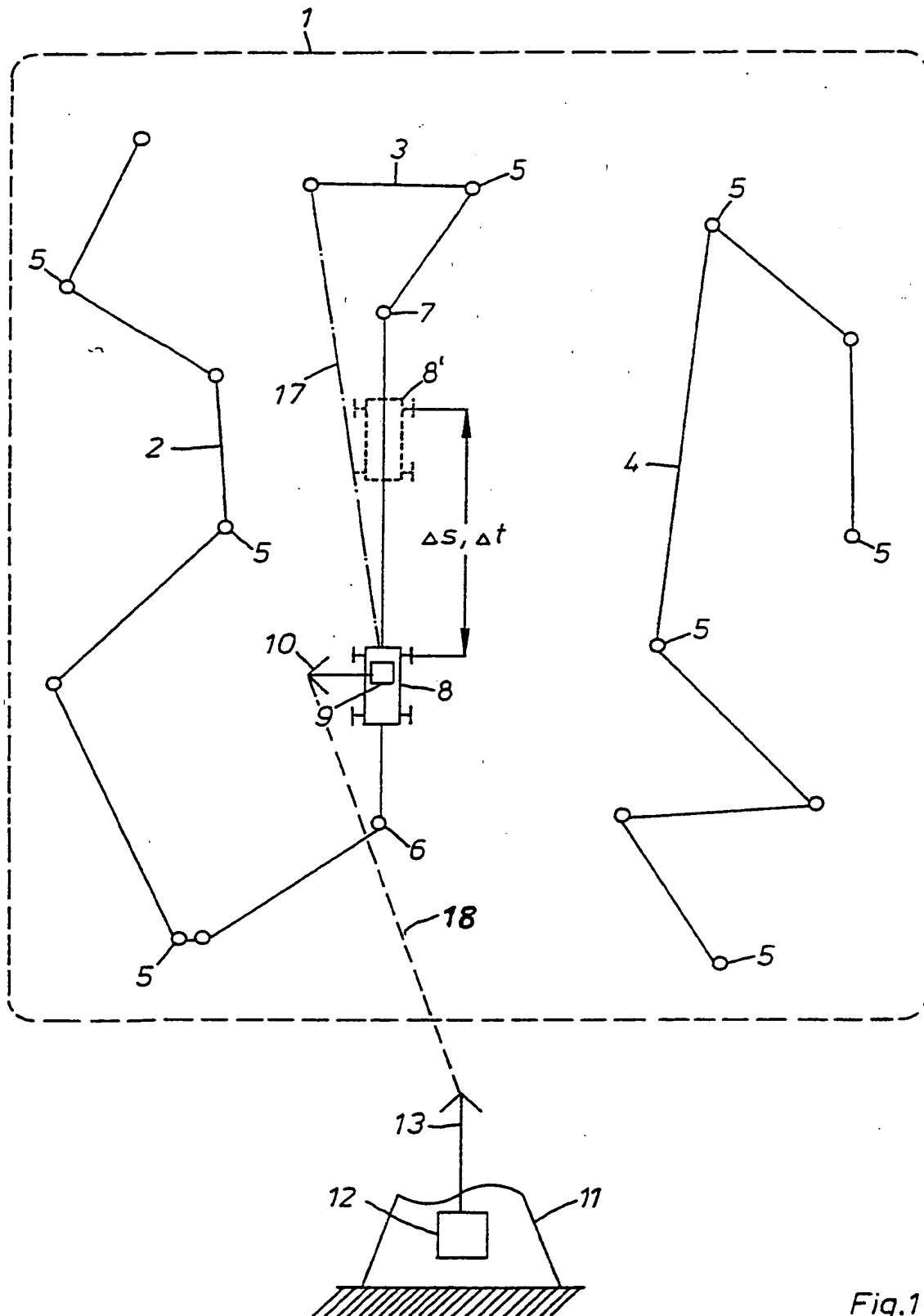
55

60

65

ungeeignet für die
Überwachung von Gütern
auf einem Freifeld, z. B.

- Leerseite -



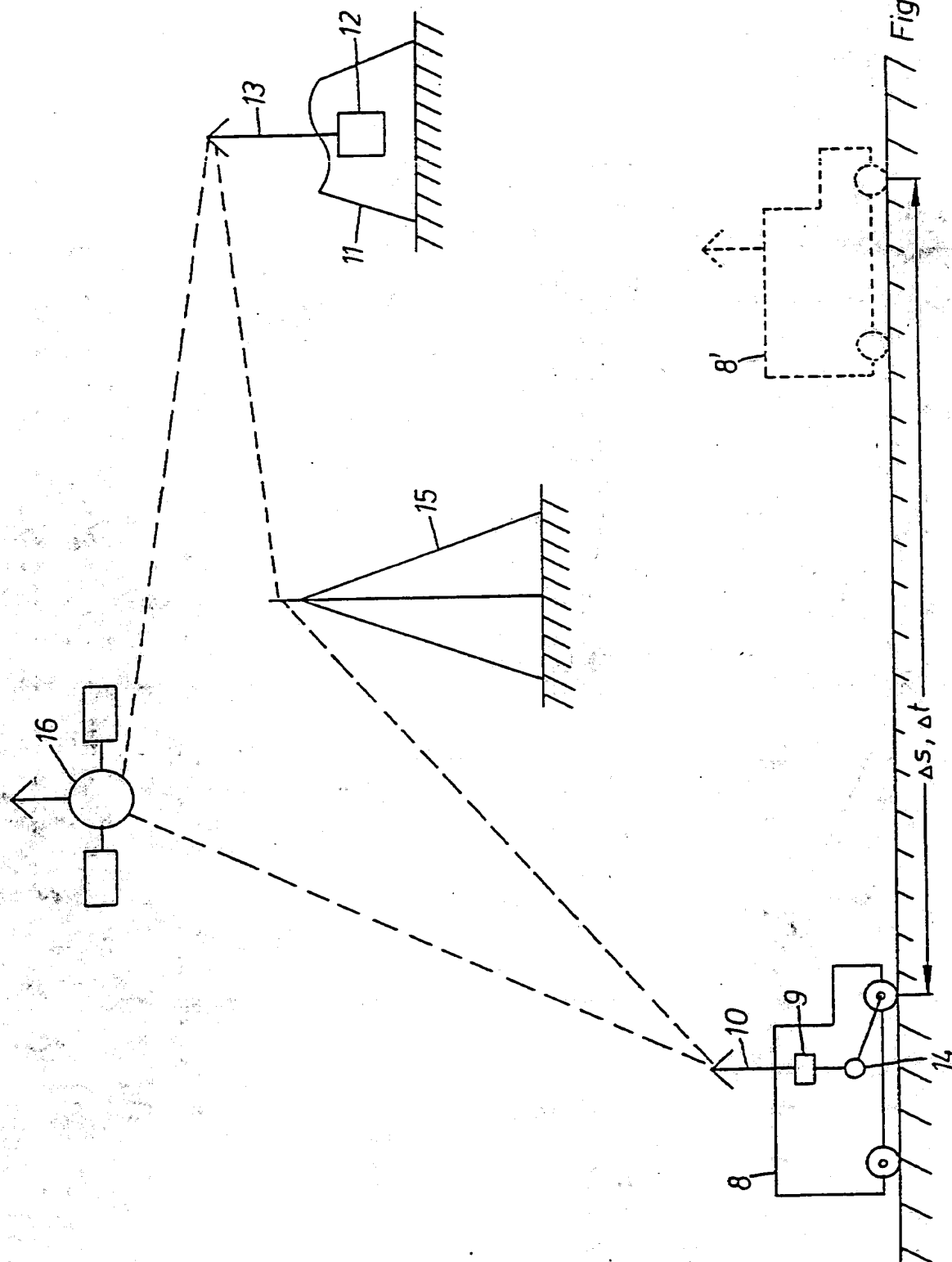


Fig. 2